ROK XVII. Warszawa, Listopad 1936 r. Nr. 9 (258)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH

PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU: **Jaki będzie rezultat? — Pomoc dla bezrobotnych. — Sprawa emerytur załatwiona? — Sprawy służbowe:** Na marginesie katastrof kolejowych. — Przedłużenie czasu noszenia kożuchów. — Umundurowanie dla dyspozytorów i maszynistów-instruktorów. — Ryczałt dla maszyn.-instruk. — Dojazd parowozów do składów pociągów pasażer. — Nowe dowody tożsamości osoby. — **Z działalności referatu prawnego Centrali:** Odszkodowanie za nieszczęśliwe wypadki. — Wymiar zaopatrzenia wdowiego i sierocego. — Dowód z zeznań świadków. — **Życie związkowe:** Wystąpienia i interwencje. — Zebrania i zjazdy. — Ogłoszenie. — Komunikat.

JAKI BĘDZIE REZULTAT?

Sądząc po dotychczasowym sposobie przeprowadzania reformy systemu należności drużyn parowozowych za czas spędzony w drodze na parowozie, nie można żadną miarą dojść do wniosku, iż sztab administracji personalnej P.K.P. dorasta należycie do powierzonych sobie zadań.

Wiadomo, iż sprawa ta zaprząta uwagę czynników miarodajnych przynajmniej już od roku. Wszakże już w listopadzie r. 1935 przedstawiono niektórym związkom zawodowym 4 gotowe projekty nowych przepisów o godzinowem. 8 miesięcy trzeba było czekać, zanim jeden z tych projektów otrzymał sankcję p. Ministra i ogłoszony został jako obowiązujące rozporządzenie. Zaledwie jednak wszedł w życie, a raczej zanim go jeszcze w ogóle opublikowano — już było wiadomo, iż został, właściwie, spartaczony. Wprowadzono go „tytułem próby" na 3 miesiące, a nie trwało ani 3 tygodnie, gdy okazała się konieczność publicznego stwierdzenia, że nie odpowiada on intencjom p. Ministra i wymaga nawet w okresie próbnym korektywy w postaci ograniczenia strat, poniesionych przez pracowników do 20%.

Znane naszym czytelnikom oświadczenie p. Ministra Komunikacji z dn. 10 lipca 1936 r., wytyczyło jasno zarówno kierunek dalszych prac nad ostatecznym sformułowaniem tekstu nowych przepisów, jak też i granice wśród których prace te poruszać się mogą. Już wówczas stwierdził p. Minister, iż nie dąży bynajmniej do obniżania poziomu zarobków maszynistów, ani do uzyskiwania oszczędności ich kosztem, lecz, że zamiarem jego było jedynie i wyłącznie uproszczenie dotychczasowego, zbyt skomplikowanego, systemu oraz dotychczasowych zagmatwanych i uciążliwych formalności manipulacyjno-rachunkowych. I to również oświadczył p. Minister, że kredyt budżetowy na godzinowe obniżony nie będzie, a nawet, w miarę potrzeby, będzie podwyższony. Wytyczną, w około której obracać się miały obliczenia cyfrowe zarobków według nowego systemu, miał być poziom zarobków, uzyskiwanych przed dniem I.VI.1936. Straty i nadwyżki miały być możliwie jak najmniejsze, takie tylko, które są nieodzowne jako naturalna i nieunikniona konsekwencja zmiany samego systemu, który w poprzedniej formie utrzymany być nie mógł.

Zdawało się, że po takim oświadczeniu, po stwierdzeniu naocznym, jakie przyjęcie spotkało nowy system w szeregach zainteresowanych pracowników — dalsze prace Biura Personalnego i Biura Usprawnienia Kolejnictwa, potoczą się gładko w kierunku, wskazanym przez p. Ministra. Biorąc na zdrowy, chłopski rozum — sprawa nie przedstawia się ani beznadziejnie, ani też nie nasuwa przeszkód nieprzezwyciężonych. A jednak sztab administracji personalnej P.K.P. nie może sobie z nią w żaden sposób poradzić.

Pełne trzy miesiące trwały prace nad nowelizacją zarządzenia z dnia 30 maja 1926 r. w duchu oświadczeń p. Ministra Komunikacji. I oto dnia 9 października 1936 r. zakomunikowano przedstawicielom naszego Związku rezultaty tego długotrwałego wysiłku. Okazało się, że specjaliści z M.K. nie potrafili wymyśleć nic innego, jak tylko podwyższenie stawek przy utrzymaniu bez zmian istotnych zasady podstawowej, t. j. opłacania tylko za rozkładowy czas jazdy. Rzecz oczywista, że podwyższenie stawek podnosiło ogólny poziom zarobków, a przez to łagodziło nieco straty bezwzględne, ponoszone przez pracowników — tą drogą jednak nie sposób było usunąć zasadniczej wady systemu, tej mianowicie, iż przewiduje on opłaty za pewien tylko ułamek całkowitego czasu pracy drużyn i ich nieobecności w miejscu stałego zamieszkania, zaś ułamek ten nie jest bynajmniej stosunkiem stałym, lecz różnym w różnych miejscowościach, w różnych pociągach i w różnych warunkach pracy. Nie dało się również tą drogą urzeczywistnić przyrzeczeń i zapowiedzi p. Ministra, skoro nieuniknione były nadal znaczne straty poszczególnych drużyn i znaczna obniżka ich zarobków.

Jasnem było zatem już od początku, że nowy ten pomysł jest podobnie jak i pomysły poprzednie — niedonoszony i poroniony i że nie sądzony mu jest długi żywot. Zmarł też śmiercią naturalną w niewiele dni po swem urodzeniu.

Przyczyniła się do tego niemało audiencja przedstawicieli naszego Związku u p. Ministra dn. 14 października 1936 r. Z uwagi na doniosłe znaczenie tej audiencji dla dalszego rozwoju wypadków, przedstawimy po krótce jej przebieg o tyle, o ile dotyczyła ona omawianego zagadnienia:

Delegacja Z.Z.M. stanęła na stanowisku wyłuszczonym i uzasadnionym w memoriale z dnia 18 lipca 1936 r.: Związek nasz nie sprzeciwiał się nigdy i nie ma zamiaru także i na przyszłość oponować przeciwko upraszczaniu formalności manipulacyjno - rachunkowych, ani też przeszkadzać procesowi usprawniania administracji. Nie mamy zatem nic przeciw wprowadzeniu godzinowego, zamiast godzinowo - kilometrowego. Uważamy jednakże, że godzinowe wówczas tylko spełni należycie swoje zadanie i wówczas tylko odpowie intencjom p. Ministra, jeśli płacone będzie za cały czas służby, a więc zarówno za czas jazdy, jak też i za czas przyjęcia i zdania parowozu, tudzież za czas pobytu w parowozowni zwrotnej. Przy zachowaniu zasady opłacania tylko za rozkładowy czas jazdy, nie sposób uniknąć poważnych strat i nieuzasadnionych podwyżek, a sprawiedliwy rozdział należności uskuteczniony być nie może. Cokolwiek jednak opracowane będzie w Biurze Personalnym — pracownicy mają prawo oczekiwać, że publiczne oświadczenia p. Ministra, jako szefa administracji P.K.P. oraz członka Rządu, będą przez aparat wykonawczy szanowane w całej ich rozciągłości. Tak jednak nie jest, a najlepszym tego dowodem jest choćby obniżka godzinowego na manewrach, gdzie nie zachodzi w ogóle ani zmiana, ani uproszczenie systemu, a mimo to, stawki obniżone zostały mniej-więcej o 10%.

Doraźny skutek takiego postawienia sprawy objawił się w postaci polecenia, aby godzinowe na manewrach podwyższone zostało do poprzedniej wysokości. Poza tem p. Minister ponowił oświadczenie, że nie ma zamiaru ani obniżać zarobków, ani też czynić oszczędności kosztem personelu. Stwierdza to plan finansowo-gospodarczy P.K.P. na r. 1937, w którym kredyt na godzinowe podwyższony został o półtora miliona złotych. Gdyby i to nie wystarczyło, p. Minister gotów jest dołożyć i uruchomić kredyty dodatkowe. I to jeszcze powtórzył i podkreślił p. Minister, że uproszczenie systemu nie powinno powodować znaczniejszych i jaskrawych różnic w poziomie zarobków, w porównaniu ze stanem rzeczy z przed 1.VI.1936 r. Oczywiście, wobec takich zapatrywań p. Ministra, omówiony powyżej projekt musiał znowu powędrować do kosza, że zaś minął już zarówno okres próbny, jak też i termin wypłaty godzinowego za wrzesień — p. Minister polecił ograniczyć straty okresu przejściowego z 20 na 10%.

I znowu rozpoczęły się prace nad nowelizacją nieszczęsnego zarządzenia z 30 maja 1936 r. Według zapowiedzi — projekt miał być gotowy już na 20 października, mimo to, do chwili, w której piszemy te słowa (27.X.1936) jeszcze gotowy nie jest. Wiadomo jednakże już, jaką drogą postępują wspomniane prace i jak w ogólnych zarysach mają wyglądać propozycje Biura Personalnego, uzgodnione zapewne z Biurem Usprawnienia Kolejnictwa.

A więc, z uporem godnym, zaiste, lepszej sprawy, trzyma się M. K. kurczowo opłacania zasadniczo tylko za rozkładowy czas jazdy. Tytułem wyjątku opłacany ma być jakąś niewielką stawką (przypuszczalnie około 30 gr.) czas przyjęcia i zdania parowozu i to nie czas rzeczywisty, lecz zryczałtowany według norm ustalonych przez Dyrekcję, a zależnych od warunków miejscowych. Za opóźnienia opłacać się będzie godzinowe wówczas tylko, gdy przekraczać będą 2 godziny. Przetok parowozem manewrowym ma powrócić, zgodnie z poleceniem p. Ministra do stawek poprzednich (36 gr. i 27 gr.). Stawka godzinowego za przetok parowozem pociągowym na stacjach zwrotnych nie jest dotąd ustalona, to samo dotyczy stawki godzinowego na pociągach zdawczych i gospodarczych. Nie całkiem wyjaśniona jest również sprawa opłacania za czas jazdy w charakterze pasażera do służby lub po służbie. Różnica pomiędzy stawkami godzinowego na pociągach pośpiesznych i na pociągach osobowych ma być zniesiona. Wprowadzona będzie jednolita stawka za wszystkie pociągi pasażerskie, na co podobno wyraził zgodę B.B.Z.M., Związek Drużyn Konduktorskich i Z.Z.K. Co do samych stawek za czas jazdy pociągiem nie ma dotąd decyzji. Jasnem jest, że stawki te będą przykrojone odpowiednio do nowej sytuacji, t. j. że uwzględnione będzie przy ustalaniu ich wysokości opłacanie za czas przyjęcia i zdania parowozu. Postulat opłacania godzinowego za czas odpoczynku w parowozowni zwrotnej odrzuca M. K. stanowczo — co do godzinowego za czas postoju w stacji zwrotnej na parowozie — sprawa również nie jest ostatecznie zdecydowana.

M. K. nie widzi poza tym możliwości podwyższenia wagonowo-strefowego na kolejach wąskotorowych, zasłaniając się ich deficytowością, a o wyrównaniu strat poniesionych przez pracowników w okresie próbnych dotąd również nie myśli.

Tak się przedstawia według informacyj urzędowych najnowszego stempla obecny stan prac nad nowym systemem godzinowego. Oczywiście w tym stadjum nie ma i nie może być mowy o żadnym uzgadnianiu, ani o jakiejś rozumnej ocenie całokształtu pomysłów M. K. Nie znamy jeszcze rzeczy zasadniczej, t. j. stawek godzinowego za jazdę pociągami, mętne lub wogóle nieustalone są szczegóły — jasną jest tylko zasadnicza tendencja. Wyraża się ona w dążności do utrzymania za wszelką cenę systemu opłacania w zasadzie za rozkładowy czas jazdy i w równie zasadniczej a stanowczej niechęci do opłacania za czas pobytu w parowozowni zwrotnej. O ile możemy się zorientować — chodzi tu o postulat Biura Usprawnienia Kolejnictwa, które wymaga, aby koszt godzinowego dla każdego pociągu zosobna mógł być z góry obliczony i wiadomy.

Zresztą, sądząc z dotychczasowego przebiegu wypadków — nie wiadomo co będzie jutro, czy nowe pomysły uzyskają sankcję i czy pojutrze nie wyłonią się nowe projekty i nowe rozwiązania.

Nie chcemy tedy szerzyć zamętu, ani też wzmagać niepokoju wśród pracowników. Zaczekamy spokojnie, co z tego wszystkiego wyniknie i jaki będzie ostateczny rezultat.

Stanowisko nasze wobec zasadniczych zagadnień, dotyczących godzinowego, pozostaje niezmienione: domagamy się i domagać się będziemy nadal opłacania godzinowego za cały rzeczywisty czas służby od chwili przyjęcia porowozu aż do chwili oddania go w parowozowni macierzystej według stawek obliczonych w ten sposób, aby umożliwiały uzyskiwanie zarobków na poziomie zbliżonym do stanu rzeczy z przed 1.VI. 1936 r. Stwierdzamy, iż rezultatu tego nie można osiągnąć przy zastosowaniu zasad projektodawczych przez M. K. Jeśliby je wprowadzono w życie w formie zakomunikowanej nam ostatnio — nie da się uniknąć rażących strat w stosunku do dawnego poziomu zarobków.

To zaś byłoby przeciwne intencjom p. Ministra i sprzeczne z jego oświadczeniami. Mając pełne prawo upominać się o szanowanie tych oświadczeń w całej ich rozciągłości i w oczywistem a niedwuznacznem ich brzmieniu, bylibyśmy zmuszeni oprzeć się stanowczo wszelkim zarządzeniom, które byłyby z niemi sprzeczne, t. j. które powodowałyby znaczniejszą obniżkę zarobków i znaczniejszą obniżkę stopy życiowej personelu parowozowego. Z tych samych względów i w oparciu się o powtarzane przez nas wielokrotnie oświadczenia p. Ministra nie możemy zrezygnować z postulatu przywrócenia stawek wagonowo - strefowego na kolejach wąskotorowych do poprzedniej wysokości, ani też przejść w milczeniu ponad stratami poniesionemi przez pracowników parowozowych w postaci 20% obniżki w okresie próbnych i 10% za wrzesień 1936 roku. — Co do nowych pomysłów np. co do wprowadzenia jednolitej stawki dla wszystkich pociągów pasażerskich, nie możemy się oświadczyć ani w sensie pozytywnym, ani negatywnym tak długo, dopóki nie będzie nam znany w szczegółach cały system ze wszystkimi stawkami włącznie.

Tyle co do zasad. Dalsza nasza taktyka i dalsze postępowanie zależne będzie oczywiście od treści ostatecznych decyzyj M. K. w tej sprawie.

DOMAGAMY SIĘ UDZIELANIA AWANSÓW WEDŁUG PORZĄDKU STARSZEŃSTWA!

POMOC DLA BEZROBOTNYCH

Dowiadujemy się, iż w dniach najbliższych wystąpi p. Minister Komunikacji płk. dypl. J. Ulrych z odezwą do wszystkich pracowników P. K. P. wzywając ich do dobrowolnego opodatkowania się na pomoc zimową dla bezrobotnych.

Ustalone zostały już normy tego opodatkowania w sposób następujący: pracownicy zarabiający poniżej 100 zł. miesięcznie będą zwolnieni od obowiązku uiszczania świadczeń na ten cel; pracownicy zarabiający od 100 do 400 zł. miesięcznie powinni opłacać pół procent poborów, a pracownicy zarabiający powyżej 400 zł. — 1 proc. poborów na przeciąg 5-ciu miesięcy. W okresie opłacania wspomnianych świadczeń wstrzymane będzie potrącanie składek na fundusz uczczenia Marszałka Piłsudskiego.

Podkreślając, iż opodatkowanie na fundusz pomocy zimowej dla bezrobotnych ma i powinno być dobrowolne — uważamy, iż składanie ofiar na ten cel uznać należy nie tylko za obowiązek obywatelski ale nadto za obowiązek sumienia każdego bez wyjątku człowieka, który w czasach dzisiejszych ma zapewnioną pracę, dach nad głową i najskromniejsze bodaj, lecz stałe i pewne utrzymanie. Względy ludzkości, miłości bliźniego i sprawiedliwości społecznej wymagają, aby tym najnieszczęśliwszym i najbardziej upośledzonym, którzy bez winy ze swej strony nie mogąc znaleźć pracy i zarobku cierpią od wielu lat najstraszliwszą nędzę umożliwić przetrwanie okresu dla nich najcięższego, t. j. miesięcy zimowych.

To też wzywamy wszystkich członków naszego Związku aby wzięli udział w akcji pomocy przez opodatkowanie się według norm wskazanych przez M. K. i uzgodnionych z przedstawicielstwem pracowników. Mamy nadzieję, że żaden z naszych członków bez istotnie ważnych i uzasadnionych powodów nie uchyli się od spełnienia tego obowiązku obywatelskiego.

Prezydjum Z. Z. M.

SPRAWA EMERYTUR ZAŁATWIONA?

Niektóre organy prasy codziennej i zawodowej podały przed kilkoma dniami następującą wiadomość:

Przedstawicielee zrzeszeń emerytalnych bawiący w Ministerstwie Skarbu w sprawie wysuwanego przez emerytów postulatu cofnięcia krzywdzących dekretów z listopada i grudnia 1935 r. ograniczających zaliczalność czasu służby zaborczej do ¾ otrzymali tam w imieniu rządu oświadczenie następującej treści:

Rząd wycofa dekrety z listopada i grudnia 1935 r. i przywróci pełną zaliczalność czasu służby zaborczej.

W związku z tym Rada Ministrów uchwaliła opodatkować emerytów na czas rzeczywistej potrzeby, maksimum na 2 lata, według następującej skali: zaopatrzenia nie przewyższające 100 zł. nie będą opodatkowane; zaopatrzenia wyższe od 100 a nie przewyższające 200 zł. opłacać będą podatek w wysokości 5%, zaopatrzenia zaś wyższe od 200 zł. — 10%.

Równocześnie ustaliła Rada Ministrów minimum egzystencji dla emerytów, wdów i sierot. Minimum to wynosi: dla emerytów — 100 zł., dla wdów — 50 zł., a dla sierot — 25 zł. miesięcznie. Minimum to nie będzie obniżane drogą potrąceń i opodatkowania.

W razie poprawy sytuacji budżetowej opodatkowanie będzie cofnięte przed upływem 2 lat.

Nowy sposób rozwiązania zagadnienia emerytalnego połączony jest z ofiarą ze strony Skarbu Państwa, o ile bowiem na obniżeniu wysługi emerytalnej Rząd zyskiwał 16 milionów zł. w stosunku rocznym — o tyle z opodatkowania, o którem mowa wyżej, osiągnie tylko 12 milionów zł. Różnicę w sumie 4 milionów zł. pokryje Skarb Państwa. Odpowiednie zarządzenia mają być wydane jeszcze w ciągu bieżącego roku.

Powyższe informacje podajemy do wiadomości czytelników z obowiązku publicystycznego, albowiem zostały one podane w prasie i choć nie mają na sobie urzędowego stempla, to jednak do dziś dnia nie zostały sprostowane. Mimo to zaopatrzyliśmy tytuł niniejszej notatki znakiem zapytania, sądzimy bowiem, że wiadomości te nie zupełnie są zgodne z niedawnem, oficjalnem i publicznem oświadczeniem p. Wicepremiera i Ministra Skarbu inż. Kwiatkowskiego, który zapowiedział, iż całokształt zagadnień emerytalnych będzie poddany pod obrady i oddany do decyzji ciał ustawodawczych w nadchodzącej sesji budżetowej. Także i sam sposób załatwienia sprawy wydaje się nam dość dziwnym, jako że nie odpowiada treści dotychczasowych enuncjacji rządowych i nie całkiem jest zgodny z zasadami, które do niedawna uchodziły za ustalone w sferach miarodajnych.

Z zajęciem stanowiska wstrzymamy się wobec tego aż do wyjaśnienia sytuacji.

Przedłużenie czasu noszenia kożuchów i kożuszków krytych

Z mocy zarządzenia p. Ministra Komunikacji z dn. 9 września 1936 r. Nr. P. 6/57/72/36 (Dz. Urz. M. K. Nr. 52 z r. 1936 poz. 158 czas noszenia wydawanych pracownikom na mocy „Przepisów o odzieży służbowej" (Instrukcja A 8) kożuchów i kożuszków krytych przedłużony został o jeden rok.

Równocześnie p. Minister zarządził„ aby czas noszenia odzieży służbowej (z wyjątkiem kurtek letnich) wydanej pracownikom w 1936 za lata ubiegłe liczony był od dnia 1 października 1936 r.

Termin obdziału kurtkami letniemi, które nie zostały wydane w roku bieżącym (za rok bieżący i za lata ubiegłe) przesuniety został do dnia 1 kwietnia 1937. Czas noszenia kurtek letnich wydanych za lata ubiegłe w roku bieżącym liczyć się będzie od dn. 1 kwietnia r. b.

SPRAWY SŁUŻBOWE

NA MARGINESIE KATASTROF KOLEJOWYCH

Od kol. **Czesława Nowickiego** (Poznań) otrzymaliśmy pod powyższym tytułem wypracowanie stanowiące próbę przeprowadzenia systematycznej analizy przyczyn katastrof kolejowych oraz zawierające liczne wskazówki i uwagi mające na celu wzmożenie gwarancyj bezpieczeństwa ruchu.

Jako organ prasowy tej gałęzi służby kolejowej, która za bezpieczeństwo ruchu ponosi w pierwszej linii odpowiedzialność, uważamy sobie za obowiązek zamieścić to wypracowanie — po dokonaniu niezbędnych przeróbek i uzupełnień — jako artykuł dyskusyjny. Z uwagi na doniosłość zagadnień poruszonych w artykule niniejszym, wzywamy do udziału w dyskusji nie tylko kolegów-maszynistów, lecz wszystkich, którym zagadnienie bezpieczeństwa ruchu nie powinno być obojętne, przede wszystkim więc pracowników administracji P. K. P.

Katastrofy kolejowe stanowią objaw wybitnie ujemny i szkodliwy i przynoszą kolejnictwu oraz gospodarstwu społecznemu milionowe straty. Dlatego winne być zwalczane jaknajenergiczniej wszelkiemi dostępnemi środkami.

Dotychczasowa akcja mająca na celu zwalczanie przyczyn wywołujących katastrofy, nie może być uznana ani za wzorową ani nawet za dostateczną. Zbyt wiele nacisku kładzie się na redagowanie coraz to nowych zakazów, rozporządzeń i okólników, zbyt mocno wierzy się w sku-

teczność srogich kar i odszkodowań i w cudotwórcze działanie groźby i strachu — zbyt mało poświęca się energii na usuwanie przyczyn istotnych, które bądź to same przez się są bezpośrednim powodem katastrof, bądź też stwarzają warunki, wśród których katastrofy stają się zjawiskiem zbyt częstem, aby mogły być uważane za objaw normalny, wynikający ze zwykłego ryzyka, związanego z ruchem pojazdów mechanicznych. Ogłaszanie statystyki wypadków nawet najbardziej drobiazgowo opracowanej, samo przez się również do niczego nie prowadzi i nie przyczynia się do zmniejszenia ilości wypadków, jeśli z doświadczeń nie wyciąga się należytych wniosków, nie tylko w teorii ,lecz przede wszystkim w praktyce i jeśli się nie usuwa skutecznie, nie powierzchownych objawów, lecz istotnych przyczyn obecnych niedomagań.

Jeżeli akcja mająca na celu zmniejszenie niebezpieczeństwa katastrof do granic możliwości ma wogóle odnieść skutek pożądany, musi się ona opierać na dokładnej analizie i systematycznem zbadaniu wszystkich możliwych przyczyn wywołujących te katastrofy. Dadzą się one podzielić z grubsza i ogólnikowo w sposób następujący:

1) Błędy i omyłki personelu.
2) Wadliwa konstrukcja lub wadliwe działanie urządzeń technicznych.
3) Siła wyższa.
4) Wina umyślna (zła wola), karygodne niedbalstwo lub karygodna lekkomyślność pracowników kolejowych lub osób postronnych.

Ani powyższy podział ani przedstawiona niżej próba bliższego omówienia wskazanych przyczyn nie rości sobie pretensji do doskonałości. Cel, do którego zmierza autor, będzie w zupełności osiągnięty, jeśli pobudzona jego pracą, opinia osób interesujących się z obowiązku zagadnieniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego uzupełni dostrzeżone braki, poprawi błędy i tą drogą przyczyni się do usprawnienia ruchu kolejowego dla dobra ogólnego. Z tem zastrzeżeniem przystępujemy do bliższej analizy poszczególnych grup, w które uszeregowaliśmy przyczyny katastrof i wypadków ruchowych.

1) **Błędy i omyłki personelu** stanowią jedną z głównych przyczyn wypadków ruchowych. Błąd lub omyłka pochodzić może a) z fałszywej oceny sytuacji faktycznej; b) z nieznajomości przepisów; c) z błędnego zastosowania przepisów.

Przyczyna fałszywej oceny sytuacji spoczywać może bądź to w warunkach zewnętrznych, od pracownika niezależnych (ciemność, deszcz ulewny, wiatr huraganowy, mgła, śnieżyca, nieznajomość szlaku i jego profilu), bądź też w warunkach wewnętrznych, a mianowicie w dyspozycji psychicznej pracownika, uniemożliwiającej lub utrudniającej bystrość spostrzegania oraz opóźniającej tempo reakcji na podniety zewnętrzne.

Niebezpieczeństwo wynikające z **niekorzystnych dla bezpieczeństwa ruchu warunków atmosferycznych** nie daje się usunąć inaczej jak przez najbardziej troskliwe i celowe zabezpieczenie urządzeń technicznych przed wpływami tych warunków oraz przez spotęgowaną do granic możliwości uwagę i ostrożność ze strony personelu. W związku z tem uznać należy za gruby i niewybaczalny a groźny dla bezpieczeństwa ruchu błąd — pociąganie personelu parowozowego i pociągowego do odpowiedzialności służbowej i nakładanie kar za opóźnienia pociągów w czasie mgły, ulewnego deszczu, śnieżycy, wichru unoszącego chmury pyłu i t. p. Nie wolno tą drogą zabijać w pracownikach przekonania, iż jest ich prawem i obowiązkiem w takich warunkach prowadzić pociąg ostrożnie i uważnie choćby nawet miało to za sobą pociągnąć opóźnienie. Nie należy również pod żadnym warunkiem tolerować w stosunkach normalnych wysyłania drużyn parowozowych na szlak, którego przedtem nie poznały dokładnie przez kilkakrotną jazdę informacyjną w towarzystwie drużyny ze szlakiem obeznanej.

Wpływ osób postronnych, w tym wypadku administracji kolejowej, na dyspozycję psychiczną pracownika jest ze względów oczywistych ograniczony. Także i sam pracownik, jak każdy zresztą człowiek, rzadko tylko może przezwyciężyć w sobie te czynniki, które obniżają sprawność działania jego aparatu psychicznego. Warunkiem zasadniczym jest tutaj zupełne zdrowie psychiczne pracownika oraz odpowiednia jego predyspozycja psychotechniczna. Rozumne i celowe badania psychotechniczne, stosowane przed przyjęciem na służbę na stanowisku związanem z ruchem pociągów nie zaś w formie represji po wypadku — uznać należy za pożądane i pożyteczne nie tylko z punktu widzenia interesów kolei, lecz i pracowników. Lepiej aby kandydat np. na maszynistę dowiedział się odrazu, że się do tej służby nie nadaje, niż aby tracił czas i marnował wysiłki celem uzyskania stanowiska, na którym grozi mu w każdej chwili śmierć, kalectwo i odpowiedzialność za życie bliźnich i za całość wartościowego majątku społecznego.

Jednakże i zdrowy człowiek ulega często depresji psychicznej, która może stać się przyczyną katastrofy. Depresję taką wywołać mogą trudności materialne, troski i kłopoty domowe, przejścia rodzinne lub wreszcie różne choroby oddziaływujące na sprawność całego organizmu. Jest obowiązkiem władz naczelnych dbać o to, aby pracownicy, którym powierza się życie i zdrowie pasażerów i całość wartościowego majątku społecznego wolni byli przynajmniej od troski o chleb codzienny dla siebie i dla swych rodzin. Oszczędność na uposażeniu lub na dodatkach służbowych personelu jest w tym wypadku tylko pozorna; równoważą ją z nadwyżką straty wynikające z katastrof i wypadków. Nie należy również ani karać ani też patrzeć krzywym okiem na pracownika, który odmówi objęcia wyznaczonej służby „bo się źle czuje", choćby nawet nie mógł powołać się na świadectwo lekarskie. Nie należy również stosować zbyt pochopnie, a zwłaszcza zbyt szablonowo, represyj wobec personelu, wywołuje to bowiem zdenerwowanie. W obawie przed karą pracownik aż nazbyt często skłonny jest do stosowania ryzykownych metod pracy, co może się stać, że staje się rzeczywiście powodem katastrofy.

Na sprawność psychiczną pracownika działa zabójczo **zmęczenie.** W dalszej części niniejszej pracy będzie mowa o pewnych urządzeniach na parowozie, które mają na celu ochronę sił pracownika i przeciwdziałanie zmęczeniu. Tutaj pragniemy podkreślić, że **przepisy o czasie pracy** nie są bynajmniej, jak to się nieraz słyszy i wyczuwa, wymysłem „partyjnego rozwydrzenia", lecz jedną z najważniejszych gwarancji bezpieczeństwa ruchu, ustanowioną przede wszystkim w interesie służby i dobra ogólnego. Powszechna dzisiaj tendencja do przekroczania norm czasu pracy powinna być ukrócona, w razie potrzeby nawet drogą nakładania kar i to na każdego winnego bez względu na to, czy jest nim pracownik służby wykonawczej czy też naczelnik, zawiadowca, dyspozytor lub t. p. Sale noclegowe muszą być urządzone tak, aby zapewniały naprawdę odpoczynek w warunkach higienicznych i w pełnym spokoju. W tej dziedzinie jest do zrobienia wiele, prawie wszystko, albowiem nasze sale noclegowe przypominają aż nazbyt często schroniska dla bezdomnych zarówno jeśli chodzi o ich wyposażenie, jak też i o warunki pobytu i „wypoczynku".

(C. d. n.).

Umundurowanie dla dyspozytorów parowozowni i maszynistów-instruktorów

Na audiencji dnia 14 października 1936 r. oświadczył p. Minister Komunikacji, iż dyspozytorzy parowozowni oraz maszyniści - instruktorzy otrzymają już w czasie najbliższym prawo do umundurowania na warunkach ogólnych, określonych w „Przepisach o odzieży służbowej dla pracowników P. K. P."

Dziennik Urzędowy M. K. zawierający dotyczące tej sprawy zarządzenie M. K. ukaże się niebawem.

W ten sposób zakończone zostały pomyślnie wieloletnie, usilne starania naszej organizacji o spełnienie tego ze wszech miar słusznego i uzasadnionego postulatu.

Ryczałt dla maszynistów-instruktorów

Sprawa podwyższenia ryczałtu dla maszynistów instruktorów obniżonego ostatnio zarządzeniem M. K. z dn. 17 lipca 1936 r. była przedmiotem rozmowy delegacji Z. Z. M. z p. Ministrem Komunikacji na audiencji dnia 14.X.36 r.

Z oświadczenia p. Ministra wynika, iż należy się liczyć z możliwością podwyższenia tego ryczałtu, zwłasz-

cza wobec przekonywujących argumentów przedstawionych przez nasz Związek w dotyczącym tej sprawie memoriale i powtórzonych oraz uzupełnionych przykładami z praktyki życia służbowego na samej audjencji.

Ostatnio dowiedzieliśmy się jednakże, że sprawa nie jest jeszcze ostatecznie załatwiona. Znajduje się ona w opracowaniu w Biurze Personalnem M. K., które rozpisało do wszystkich Dyrekcyj O. K. P. ankietę celem stwierdzenia częstotliwości wyjazdów maszynistów - instruktorów. Nie wiemy dotąd jakie rezultaty przyniosły i do jakich wniosków prowadzą wyniki ankiety. Ponadto pewne refleksje nasuwają się w związku z faktem, iż ryczałt obniżono nie tylko maszynistom - instruktorom, lecz także i wszystkim innym pracownikom ryczałt ten pobierającym, przyczym kilka kategorji pracowników służby mechanicznej spotkała obniżka procentowo równa obniżce zastosowanej wobec maszynistów-instruktorów.

Z informacji naszych wynika, że także i w tej sprawie, tak jak i w wielu innych aparat wykonawczy ma odrębne zdanie od p. Ministra i nie ma zbyt wielkiej ochoty szanować jego przyrzeczenia i oświadczenia, lecz stara się wszelkimi sposobami stwarzać trudności i wekslować sprawę w pożądanym dla siebie kierunku.

Nie mamy oczywiście zamiaru poddawać się biernie sugestjom Biura Pers., lecz nalegać będziemy na spełnienie wyraźnej i nie dwuznacznej obietnicy p. ministra, t. j. domagać się będziemy podwyższenia ryczałtu za wyjazdy dla maszynistów-instruktorów.

Dojazd parowozów do składów pociągów pasażerskich

Ministerstwo Komunikacji zwróciło uwagę, iż w ciągu roku ostatniego, w następstwie zbyt silnego dojazdu parowozów do składów pociągów pasażerskich miało miejsce w kilku wypadkach zranienie podróżnych i pracowników kolejowych.

W związku z tym wydała Dyrekcja O. K. P. w Warszawie (Dz. Urzędowy Nr. 8 z r. 1936 poz. 31) zarządzenie, które z uwagi na ogólne znaczenie i wartość zawartych w niem wskazówek praktycznych przedrukowujemy poniżej w jego częściach istotnych.

„Przy manewrach, połączonych z dojazdem do wagonów zaludnionych, drużyna parowozowa przede wszystkim powinna szczegółowo poinformować się o planie manewrów (Instr. Nr. M. 1. paragr. 20 pkt. 1 Przep. Nr. R. 1. paragr. 33-B-(2), aby momenty dojazdów omawianych były jej zawczasu wiadome. Nie można przy tym dokonywać żadnych ruchów parowozem, jeśli tylko sygnały pracowników służby ruchu nastręczają jakiekolwiek wątpliwości (Instr. Nr. M. 1. — paragr. 20 p. 2) jak również należy żądać od nich zajmowania miejsc takich, aby byli dobrze widzialni (Przep. Nr. R. 1. paragr. 33. F. (2); przy tym w razie niedostatecznej widzialności toru przed popychanymi wagonami wymagać obecności tam pracownika służby ruchu (Przep. Nr. R. 1. paragr. 33 F.-(3).

Konieczne jest zupełnie dokładne zorientowanie się drużyny co do punktu znajdowania się pierwszego wagonu składu zaludnionego, do którego odbywa się dojazd, a jeśli punkt ten zdala nie jest widoczny, konieczna jest wyjątkowa ostrożność; w porze ciemnej obok tego punktu powinien stać pracownik służby ruchu z oświetloną latarką (Przep. Nr. R. 1. paragr. 33 J-(4). Pomocnik maszynisty powinien zwykłe swe czynności tak rozłożyć, aby w chwili dojazdu być od nich wolnym i całą swą uwagą współdziałać maszyniście w należytym orientowaniu się co do coraz mniejszej odległości od punktu zetknięcia się. Chwila zetknięcia się parowozu z wagonem powinna minąć nieodczuwalnie dla pasażerów — a to przez niedopuszczenie jakiegokolwiek uderzenia i zatrzymanie parowozu w chwili dojścia do siebie zderzaków.

Oczywiście podczas wszystkich ruchów manewrowych obecność całej drużyny w pełnym składzie jest obowiązująca (Przep. Nr. R. 4. paragr. 33 F —(6). Zbiór Okóln. Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Warszawskiej, okólnik Nr. 589. Przy tym tempo ruchu manewrowego acz należycie szybkie nie może narażać bezpieczeństwa ludzi, ładunku ani taboru. (Instr. Nr. M. 1 paragr. 20 p. 4 Przep. Nr. R. 1. paragr. 33 F. — (4); o w razie przesuwania wagonów zaludnionych należy zapytać pracowników służby ruchu, czy drzwi wagonów są pozamykane, wagony spięte między sobą i jadący w wagonach uprzedzeni (Przep. Nr. R. 1. paragr. 33 F — (14).

W końcu poleciła Dyrekcja przypomnieć i potwierdzić pracownikom służby ruchu ich obowiązek współdziałania z drużynami parowozymi w należytym przeprowadzaniu dojazdu do wagonów zaludnionych, a to przez ścisłe wykonywanie wszystkich wyżej powołanych §§ „Przepisów ruchu".

Nowe dowody tożsamości osoby

(Dz. Urz. M. K. Nr. 52 z r. 1936 poz. 256).

Zamiast obecnie obowiązujących dowodów tożsamości osoby Ser. A Nr. 51, oprawionych w granatowy dermatoid i zielone płótno, Ministerstwo Komunikacji wprowadza w życie **z dniem 1 stycznia 1937 r.** nowe druki dowodów tożsamości dla pracowników, emerytów i ich rodzin, oprawione w skórę **koloru granatowego dla pracowników oraz koloru zielonego dla ich rodzin, emerytów, rencistów i ich rodzin oraz wdów i sierot po pracownikach i b. pracownikach kolejowych.**

Przy tym Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

1) Istniejące obecnie druki dowodów tożsamości Ser. A Nr. 51 (oprawione w granatowy dermatoid i zielone płótno) należy **używać nadal do wyczerpania zapasu**, względnie do osobnego zarządzenia.

2) W przypadkach, gdy — wskutek całkowitego wyczerpania istniejącego zapasu dotychczasowych dowodów tożsamości — zajdzie potrzeba wydawania już w ciągu roku bieżącego dowodów nowego typu, należy — celem uniknięcia wystawiania dowodów w roku 1936 tylko na kilka miesięcy, a nawet tygodni i wkrótce po tym potwierdzania ich na rok 1937 — w dowodach oprawianych w skórę, w rubryce, przeznaczonej na datę wystawienia, wypisywać datę „1 stycznia 1937 r." oraz wydać odpowiednie zarządzenie, że takie dowody tożsamości są ważne już w roku 1936 pomimo, że mają datę wystawienia „1 stycznia 1937 r.".

3) W wypadkach zgłoszeń o wydanie dowodów tożsamości na drukach oprawionych w skórę, kiedy dotychczas posiadane przez zainteresowanych dowody będą miały jeszcze rubryki wolne do prolongowania, — zgłoszenia takie można uwzględnić, a to w celu szybszej wymiany obecnie obowiązujących druków dowodów tożsamości na nowe, oprawione w skórę.

4) Fotografie należy w nowych dowodach tożsamości naklejać ściśle w miejscu na to przeznaczonym, przy czym powinny one być o wymiarze 37 × 52 mm, wykonane bez nakrycia głowy, na jasnym tle oraz u dołu własnoręcznie podpisane. Zdjęte z poprzednich dowodów tożsamości fotografie, o ile będą odpowiadać powyższym warunkom i nie będą zbytnio zniszczone, mogą być użyte do nowych dowodów.

5) Przy wydawaniu dowodów oprawionych w skórę, stare należy bezwzględnie odbierać...

7) Cena sprzedażna druków dowodów oprawionych w skórę wynosi 60 groszy za sztukę.

Z DZIAŁALNOŚCI REFERATU PRAWNEGO CENTRALI Z. Z. M.

Bogata treścią i owocna w skutkach działalność Referatu Prawnego Centrali Z.Z.M. nie jest dostatecznie znana ogółowi członków. Stykają się z nią z reguły tylko osoby, które z pomocy prawnej, udzielanej przez Związek, korzystają bezpośrednio i którzy pomocy tej zawdzięczają poprawę swego bytu, a nierzadko nawet wogóle możność egzystencji. Jednakże działalność Referatu Prawnego ma znaczenie i wartość nie tylko dla poszczególnych, bezpośrednio zainteresowanych jednostek. W wynikach tej działalności ustalone zostały liczne zasady, obowiązujące ogólnie i uży-

skane zostały zdobycze, z których korzystać może cały ogół członków naszego Związku oraz wszyscy pracownicy kolejowi.

Mimo liczne nawoływania, ogłoszenia, artykuły i okólniki, wciąż jeszcze zdarzają się wypadki rażących zaniedbań ze strony członków, którzy przez nieznajomość swych praw, czy też przez karygodne niedbalstwo, najczęściej zaś za radą rozmaitych kancelistów, urzędników administracji technicznej i innych pokątnych doradców, nie korzystają z porady i pomocy prawnej Centrali, godzą się z krzywdzącymi zarządzeniami i orzeczeniami i narażają w ten sposób siebie oraz swoją rodzinę na niepowetowane szkody i straty.

Pragnąc zatem zaznajomić członków możliwie jak najwszechstronniej z właściwym znaczeniem obowiązujących przepisów oraz z miarodajną ich wykładnią, ustaloną w wyrokach N.T.A., postanowiliśmy zamieszczać systematycznie w „Maszyniście" możliwie jasne i zwięzłe streszczenia spraw prowadzonych przez Referat Prawny Centrali w przekonaniu, że streszczenia takie, jako dotyczące spraw z życia wziętych, przyczynią się skutecznie do pogłębienia znajomości prawa pracowniczego wśród naszych czytelników i uchronią niejednego z nich przed pokrzywdzeniem, z drugiej zaś strony spopularyzują działalność Referatu i skłonią członków do zasięgania porady i pomocy prawnej Centrali Z.Z.M. w każdym wypadku, budzącym jakiekolwiek wątpliwości z punktu widzenia uprawnień pracowniczych.

1. Odszkodowanie za nieszczęśliwy wypadek.

Sprawa kol. Kamińskiego Stanisława. Piotrków.

Kol. Kamiński Stanisław, maszynista I kl. par. Piotrków był dnia 22 czerwca 1932 r. uczestnikiem i ofiarą zderzenia parowozów na stacji Piotrków. Wskutek tego zderzenia doznał kol. Kamiński obrażeń cielesnych, zgłosił się do właściwego lekarza rejonowego i chorował przez dni 40. Po upływie tego czasu, prowizorycznie podleczony, wrócił kol. Kamiński do służby, jednakże odtąd stale niedomagał i leczył się u lekarza rejonowego oraz u lekarzy-specjalistów. Tymczasem wypadek stał się przedmiotem dochodzeń służbowych i sądowych. Kol. Kamińskiego pociągnięto do odpowiedzialności dyscyplinarnej i sądowej, lecz zarówno sąd jak też i Komisja Dyscyplinarna uwolniła go od winy i kary.

Z dniem 30 września 1932 r. rozwiązała Dyrekcja O. K. P. w Warszawie stosunek służbowy z kol. Kamińskim na podstawie § 130 pkt. 2 rozp. R. M. z dn. 8.VII. 1932 t. j. z powodu ukończenia przezeń 55 roku życia i osiągnięcia pełnej wysługi emerytalnej. Zaopatrzenie emerytalne wymierzone zostało prawidłowo.

Wówczas kol. Kamiński, przy pomocy referatu prawnego Centrali zwrócił się do Dyrekcji O. K. P. w Warszawie z podaniem o przyznanie sobie obok zaopatrzenia emerytalnego ponadto odszkodowania za nieszczęśliwy wypadek. Żądanie swoje uzasadniał kol. Kamiński okolicznością, iż wskutek opisanego na wstępie wypadku doznał obrażeń cielesnych, ograniczających jego zdolność do zarobkowania. Wobec tego prosił o wdrożenie postępowania przewidzianego w Instrukcji S. 1. celem stwierdzenia związku przyczynowego pomiędzy wypadkiem a obecnym stanem swego zdrowia oraz celem określenia procentu utraty zdolności do zarobkowania.

Podanie kol. Kamińskiego przedłożyła Dyrekcja O. K. P. w Warszawie Minister. Komunikacji, które jednakże odmówiło przyznania odszkodowania z tem uzasadnieniem, iż: 1) rozwiązanie stosunku służbowego z kol. Kamińskim nastąpiło z powodu ukończenia 55 lat życia i uzyskania prawa do pełnego zaopatrzenia emerytalnego a nie z powodu trwałej niezdolności do pełnienia obowiązków służbowych, wobec czego zdaniem M. K. brak podstaw prawnych do przyznania odszkodowania; 2) kol. Kamiński nie zgłosił bezpośrednio po wypadku swej władzy służbowej o doznaniu jakichkolwiek uszkodzeń lub obrażeń cielesnych, wskutek czego nie sporządzono ani orzeczenia ani protokółu o tym wypadku.

Na to orzeczenie wniósł kol. Kamiński przy pomocy Referatu Prawnego Centrali Z. Z. M. skargę do N. T. A., **który wyrokiem z dnia 9 marca 1936 r. Nr. l. rej. 3824/33** uwzględnił skargę tę w całej jej rozciągłości i zaskarżone **orzeczenie M. K. uchylił jako niezgodne z ustawą.**

W powodach wyroku ustalił N. T. A. co następuje: § 42 rozporządzenia Rady Min. z dn. 8.VII. 1932 (przepisy emerytalne dla prac. P. K. P.) nie uzależnia prawa do odszkodowania od utraty zdolności do pełnienia obowiązków służbowych lecz tylko od utraty zdolności do zarobkowania. Z tego powodu **rozwiązanie stosunku służbowego ze skarżącym z powodu ukończenia 55 lat życia i osiągnięcia pełnej wysługi emerytalnej samo przez się nie uzasadnia odmowy prawa do odszkodowania.** Także i drugi powód odmowy odszkodowania t. j. niezgłoszenie doznanych uszkodzeń czy obrażeń przez skarżącego bezpośrednio po wypadku pozbawiony jest prawnego uzasadnienia, skoro **§ 42 wymaga, aby wypadek zgłoszony został w ciągu roku, licząc od dnia jego zdarzenia się.** W omawianej sprawie wypadek zdarzył się dn. 22 czerwca 1932 r. a skarżący zgłosił wypadek ten oraz swoje roszczenia na nim oparte w podaniu z dn. 11.X. 1932 r., przez co dotrzymał terminu przewidzianego w przepisach.

2. Wymiar zaopatrzenia wdowiego i sierocego.

Sprawa Czechowej Anny, Rybnik.

Ś. p. Urban Czech, maszynista II kl. par. Rybnik zwolniony został ze służby kolejowej z dniem 30 kwietnia r. 1932. Dyrekcja O. K. P. w Katowicach wymierzyła mu od dnia 1 maja 1932 r. zaopatrzenie emer. przyjmując za podstawę wymiaru **26 lat wysługi emer.** Na tę wysługę składał się okres etatowej służby na P. K. P., okresy opłacane składkami do Kasy Emerytalnej dla robotników kolejowych b. zaboru pruskiego oraz 10 lat doliczonych z powodu stwierdzonej przez Kolejowe Komisje Lekarskie 95% utraty zdolności do zarobkowania. Od tego wymiaru zaop. emer. ś. p. Czech nie wniósł odwołania. (Zaznaczamy nawiasem, iż wymiar ten był nieprawidłowy i że istniały podstawy do wniesienia odwołania, co jednakże kol. Czech zaniedbał).

Dnia 26 stycznia 1933 r. kol. Czech zmarł. Tymczasem nastąpiły zmiany w przepisach emerytalnych, w szczególności zaś prawo do zaliczenia okresów opłacanych składkami do Kolejowej Kasy Emer. b. zab. pruskiego uzależnione zostało od przelewu wkadek z funduszów tej kasy na rzecz P. K. P. Opierając się na interpretacji nowych przepisów wymierzyła Dyrekcja O. K. P. w Katowicach wdowie po ś. p. Urbanie Czechu, Annie Czechowej zaopatrzenie wdowie, przyjmując za podstawę wymiaru **7 lat 11 miesięcy i 12 dni** wysługi emer. Od tego wymiaru Czechowa odwołała się przy pomocy referatu prawnego Centrali do M. K., żądając przyznania sobie zaopatrzenia wdowiego na podstawie tego zaopatrzenia, które jej mąż, będąc emerytem już o ddnia 1.V. 1932, rzeczywiście pobierał, nie zaś na podstawie zaopatrzenia, do którego miałby prawo, gdyby w dniu śmierci rozwiązano z nim stosunek służbowy. Min. Komunikacji odwołania nie uwzględniło, wywodząc, że okresy opłacane składkami do Kolejowej Kasy Emer. b. zab. pruskiego nie mogą być zaliczone, bo uchwała Walnego Zgromadzenia Kasy dotycząca przelewu składek nie jest jeszcze prawomocna, po odliczeniu zaś tych okresów wysługa emer. ś. p. Czecha wynosi mniej niż lat 15, a wobec tego nie można już doliczyć dalszych lat 10 z tytułu 95% utraty zdolności do zarobkowania.

Orzeczenie to zaskarżyła wdowa Czechowa przy pomocy referatu prawnego Centrali Z. Z. M. do N. T. A., który wyrokiem z dn. 9.VI. 1936 l. rej. 5666/33 skargę w całej rozciągłości uwzględnił i **uchylił zaskarżone orzeczenie jako niezgodne z ustawą.**

W uzasadnieniu wyroku ustalił N,

T. A., co następuje: Według §§ 23 i 32 rozp. R. M. z dn. 8.VII. 1932 przysługuje wdowie wzgl. sierocie po zmarłym pracowniku kolejowym prawo do pensji wdowiej wzgl. sierocej a wysokość tego zaopatrzenia wdowiego wzgl. sierocego wynosi 50% wzgl. 25% (na każde dziecko) zaopatrzenia emerytalnego, które zmarły mąż wzgl. ojciec pobierał, wzgl. do którego zmarły miałby prawo, gdyby z dniem śmierci rozwiązano z nim stosunek służbowy. Z powyższego przepisu wynika nie tylko... że prawo do pensji wdowiej wzgl. sierocej jest prawem pochodnem, zależnem od nabycia praw emerytalnych przez męża wzgl. ojca, ale także że **dla wysokości zaopatrzenia wdowiego wzgl. sierocego miarodajną jest w pierwszym rzędzie wysokość tego zaopatrzenia emerytalnego, które zmarły mąż wzgl. ojciec pobierał**, a dopiero w drugim rzędzie, t. j. w wypadku, gdy zmarły zaopatrzenia emer. nie pobierał — to zaopatrzenie, do którego miałby prawo, gdyby z dniem śmierci rozwiązano z nim stosunek służbowy. Skoro więc w omawianej sprawie bezspornym jest, że mężowi skarżącej wymierzono zaopatrzenie emerytalne za 26 lat wysługi emer., skoro decyzja ta stała się prawomocną i skoro wymieniony to zaopatrzenie emer. w chwili zgonu pobierał, to, w myśl §§ 23 i 32 przepisów emerytalnych tylko to zaop. emer. mogło być podstawą wymiaru pensji wdowiej wzgl. sierocej. Do zmiany podstaw wymiaru zaopatrzenia przy ustalaniu wysokości pensji wdowiej wzgl. sieroce pozwana władza nie miała prawa, a zmiana ta niema w treści przepisów emerytalnych żadnej podstawy prawnej. W szczególności **nie stanowią tej podstawy §§ 46 i 47 rozp. R. M. z dn. 8.VII. 1932 r.** (o warunkach zaliczania okresów służby nieetatowej opłacanej składkami do Kol. Kasy Emer. b. zab. pruskiego i o warunkach doliczania 10 lat z powodu 95% utraty zdolności do zarobkowania) **przepisy te odnoszą się bowiem do funkcjonariuszów kolejowych, a nie do wdów i sierot po nich.**

Nawiasem wspominamy, iż Dyrekcja O. K. P. w Katowicach wydając nowe orzeczenie o wymiarze zaopatrzenia dla wdowy po ś. p. kol. Czechu i dla sierot po nim na podstawie streszczonego wyżej wyroku N. T. A. znowu **obliczyła wysługę emer. nieprawidłowo,** w szczególności zaś **obliczyła okres służby parowozowej Czecha przed uzyskaniem etatu oraz okres jego choroby poprzedzającej rozwiązanie stosunku służbowego pojedyńczo.** Ponieważ obliczenie takie jest sprzeczne z treścia obowiązujących przepisów oraz z orzecznictwem N. T. A. — Referat Prawny Centrali Z. Z. K. sporządził dla wdowy Czechowej ponownie odwołanie do M. K. Sprawa jest obecnie w toku.

Streszczony powyżej wyrok N.T.A. ma podstawowe znaczenie dla sposobu oceny uprawnień wdów i sierot po pracownikach P. K. P., które zachowują w każdym wypadku prawo do takich zaopatrzeń, jakie służyły ich mężom, względnie ojcom.

3. Dowód z zeznań świadków celem ustalenia przebiegu i charakteru służby w b. państwie zaborczem.

Sprawa kol. Soliwody Franciszka, Warszawa.

Kol. Soliwoda Franciszek, maszynista I kl. parowozowni Warszawa-Praga, służył przed wstąpienem na P. K. P. na kolejach b. państwa rosyjskiego od r. 1899 do r. 1918, w czem od 1.II. 1904 w charakterze pracownika etatowego. W r. 1914 kol. Soliwoda ewakuowany został w głąb Rosji, skąd powrócił w r. 1918 i po usunięciu zaborców w dniu 11.XI. 1919 rozpoczął służbę kolejową na P. K. P.

Po rozwiązaniu stosunku służbowego w r. 1935 kol. Soliwoda skorzystał z służącego sobie prawa prawa wyboru zaopatrzenia emer. i zażądał dokonania wymiaru według przepisów emer., które obowiązywały przed dniem 1.II. 1934. Dyrekcja O. K. P. w Warszawie wymierzyła mu zaop. emer., przyjmując za podstawę wymiaru ogółem **26 lat, 8 miesięcy 20 dni** wysługi emer. Na tę wysługę składał się zaliczony prawidłowo (półtorakrotnie) okres służby na P. K. P. od 11.XI. 1918 do 31.I. 1934 w ilości 22 lat 8 miesięcy i 20 dni oraz 4 lata pracy zawodowej za czas służby w b. państwie zaborczem.

Od tej decyzji odwołał się kol. Soliwoda przy pomocy Referatu Prawnego Centrali do Ministerstwa Komunikacji, domagając się zaliczenia całego okresu swej etatowej służby na kolejach rosyjskich do wysługi emer. Celem uzasadnienia tego żądania powołał się kol. Soliwoda na dokumenty i dowody stwierdzając etatowy charakter swej służby i jej nieprzerwalność aż do r. 1918. Dowodami tymi były: 1) Urzędowe zaświadczenie wydane przez M. K. a stwierdzające dokładnie przebieg służby do r. 1913. 2) Wyciągi z konta w kasie emer. b. drogi nadwiślańskiej za lata 1904 — 1911. 3) Zeznanie pisemne i uwierzytelnione 2 świadków, którzy stwierdzili, iż kol. Soliwoda ewakuowany był w czasie wojny do Rosji, że pełnił tam nadal służbę kolejową bez przerwy i że stosunek służbowy z kolejami rosyjskiemi rozwiązał po dniu 1.I.1918 r. Zeznanie to przedłożone było władzom przełożonym kol. Soliwody na ich własne żądanie w czasie, gdy jeszcze obowiązywała ustawa emerytalna z dn. 11.XII. 1923 r. Celem usunięcia wszelkich wątpliwości co do przebiegu swej służby w Rosji — kol. Soliwoda przedłożył dodatkowo przy swojem odwołaniu zeznanie dalszych 2 świadków, stwierdzające raz jeszcze, iż po ewakuacji do Rosji służył dalej na kolejach państwowych bez przerwy i że stosunek służbowy z tymi kolejami rozwiązał dopiero dnia 15.VIII. 1918 r.

Odwołania kol. Soliwody M. K. nie uwzględniło, ponieważ nie przedstawił on dokumentów o przebiegu swej służby na b. kolejach nadwiślańskich od r. 1913 do r. 1918 i nie przedstawił dokumentu o nieodebraniu wkładek, a zeznania świadków są w tych sprawach niemiarodajne.

Na tą decyzję wniósł kol. Soliwoda przy pomocy Referatu Prawnego Centrali skargę do N. T. A., w której, powołując się na całokształt przedłożonych przez siebie dowodów oraz na okoliczność, iż N. T. A. wielokrotnie orzekł już, że zeznania świadków są w podobnych sprawach dopuszczalne i nie mogą być bez powodu i bez należytego uzasadnienia odrzucane — domagał się uchylenia zaskarżonego orzeczenia.

Ministerstwo Komunikacji otrzymawszy z N. T. A. odpis skargi, nie czekając na rozprawę i wyrok, **uchyliło zaskarżone orzeczenie, przyznało kol. Soliwodzie 40 lat 5 miesięcy i 20 dni wysługi emer. i wymierzyło mu pełne zaopatrzenie emer.** Wobec tego kol. Soliwoda skargę swoją wycofał.

Na marginesie tej sprawy zaznaczamy, iż, w braku dokumentów urzędowych, można dowodzić przebieg służby w Rosji zeznaniami świadków, jednakże sprawa rokuje wówczas tylko widoki powodzenia, jeśli od samego początku t. j. od chwili rozwiązania stosunku służbowego prowadzona jest umiejętnie przez fachowca-specjalistę obznajomionego dokładnie z obowiązującem prawem administracyjnem z kolejowemi przepisami służbowymi oraz z orzecznictwem N. T. A.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDJUM ZWIĄZKU

5.X. b. r. w M. K. w sprawie godzinowego, ryczałtu dla maszynistów instruktorów umundurowania dla dyspozytorów i maszynistów instruktorów i w sprawie podwyższenia normy węglowej na parowozy D. O. K. P. Poznań. — **Siadak, Pruszyński, Hernet, Kuczkowski, Sporny i Gunderman.**

8.X b. r. w M. K. w sprawie godzinowego, — **Siadak, Spyt i Lisiewicz.**

12.X b. r. w M. K. w sprawie godzinowego — **Siadak, Lisiewicz.**

13.X b. r. w M. K. w sprawach osobistych kol. kol. Kolorza Franciszka — Żory, Borskiej Anny — Łódź, Kamińskiego Józefa — Piotrków i Walewskiego Franciszka — Kutno — **Siadak, Pruszyński.**

14.X b. r. u p. Ministra Komunikacji — w sprawach godzinowego, ryczałtu i umundurowania dla maszynistów instruktorów i dyspozytorów, awansów, etatów, listy starszeństwa, przepisów R. 1. — **Siadak, Pruszyński, Hernet, Spyt i Lisiewicz.**

19.X b. r. w M. K. — w sprawach dodatku uzdrowiskowego dla drużyn parowozowych w Inowrocławiu, ryczałtu dla maszynistów instruktorów, w sprawach osobistych kol. kol. Lubińskiego Wacława — Warszawa, Winiarskiego Szczepana — Tczew,

Wojtarowicza Władysława — Jasło, i Mirscha Fryderyka — Dziedzice — **Siadak, Spyt, Puszyński, Tyloch i Wisła z Inowrocławia.**

23.X b. r. w M. K. — w sprawie godzinowego — **Siadak i Spyt.**

27.X b. r. w M. K. — w sprawie godzinowego — **Siadak i Spyt.**

ZEBRANIA KÓŁ Z. Z. M.

11.X b. r.—Zjazd delegatów Okręgu Krakowskiego — **Siadak i Spyt.**

18.X b. r. — Założenie Koła Z. Z. M. w Karsznicach — **Hernet.**

26.X b. r. — Zebranie Koła Grudziądz — **Spyt.**

27.X b. r. — Zebranie Koła Kutno — **Lisiewicz.**

27.X b. r. — Zebranie Koła Skarżysko — **Pruszyński.**

29.X b. r. — Zebranie Koła Poznań — **Siadak.**

30.X b. r. — Zebranie Likwidatorów Spółdzielni Jastrzębie Zdrój — **Siadak, Dr. Żuniak,** i buchalter p. **Walewski.**

PODZIĘKOWANIA

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. K. za wypłacenie mi zapomogi pośmiertnej w sumie 491.50 zł. po ś. p. mężu moim Antonim Bartoniu, masz. par. Mysłowice.

Maria Bartoń.

Tą drogą składamy serdeczne podziękowanie za oddane ostatniej posługi drogim nam zwłokom ś. p. męża i ojca Majewskiego Aleksego, Zarządowi Koła Z. Z. M. w Jarocinie, pp. zawiadowcom odcinków drogowych i stacji Września, orkiestrze kolejowej, oraz wszystkim towarzystwom, znajomym i przyjaciołom. Również Zarządowi Głównemu Z.Z.M. w Warszawie za rychłe wypłacenie zapomogi pośmiertnej składamy serdeczne Bóg zapłać.

Majewska Franciszka z dziećmi.

Od dłuższego czasu cierpiałem na żołądek i nic nie mogłem jeść zupełnie. Niejednokrotnie udawałem się do lekarzy prywatnych, którzy nic mi nie pomogli i z każdym dniem było mi coraz gorzej.

Zwróciłem się o poradę do p. Dr. **Krajskiego,** Rejonu IV P.K.P. w Kielcach, który zbadawszy mnie, przepisał lekarstwo. Po użyciu lekarstwa wróciłem całkowicie do zdrowia, za co tą drogą składam Panu D-rowi serdeczne podziękowanie.

Paweł Piotrowski,
maszyn. Parow. Kielce.

KOMUNIKAT

W związku z zamknięciem roku obrachunkowego Prezydjum Z. Z. M. wzywa Zarządy Kół do sporządzenia oraz nadesłania do biura Centrali w okresie 14 dni od daty otrzymania niniejszego numeru „Maszynisty":

1) dokładnego spisu ruchomości, znajdujących się w posiadaniu Kół z wskazaniem ceny kupna podług rachunku, względnie wartości obecnej;

2) wykazu dokładnej ilości książek p. t. „Gospodarka cieplna na parowozie i w kotłowni", przesłanych swego czasu przez Centralę do Zarządów Kół do rozsprzedaży, a dotychczas nierozsprzedanych i znajdujących się w Kołach.

Na wypadek gdyby którekolwiek z Kół nie nadesłało wykazu posiadanych egzemplarzy „Gospodarki cieplnej" w podanym terminie — rachunek Koła obciążony zostanie należnością za wszystkie egzemplarze powierzone Kołu, a należność potrącona będzie z procentów kwartalnych w najbliższym terminie płatności.

Prezydjum Z. Z. M.

Podajemy do wiadomości, że Centrala Związku Zawodowego Maszynistów kolejowych w Polsce — Warszawa, Chmielna 9 m. 11 posiada na sprzedaż następujące książki i broszury:

Inż. St. Felsz. **„Gospodarka cieplna na parowozie i w kotłowni"** — cena dla członków Zw. zł. 7, dla osób postronnych i księgarń — zł. 8.

Inż. M. Zabłocki. **„Hamulce kolejowe"** —wydanie M. K. Cena zł. 3.

Inż. M. Krajewski. **„Regulowanie rozrządu pary"** — wydanie M. K. Cena zł. 1.50.

Inż. A. Bieliński. **„Spawanie elektryczne"** — wydanie M. K. Cena zł. 2.50.

Inż. I. Stransfogel. **„Zestawy kołowe".** Cena zł. 5.

Inż. A. Krzyżanowski. **„Katechizm palacza".** Cena zł. 3.

A. Chmielewski. Maszynist. **„Technika palenia i jazdy na parowozie".**

Z. Zaremba. **„Bezdroża i drogowskazy".** Cena zł. 3.

Dr. J. Birencwajg. **„Prawo do zdrowia".** Cena gr. 60.

Ponadto posiadamy na sprzedaż dyplomy jubileuszowe w cenie zł. 2 oraz odznaki członkowskie po zł. 2 za sztukę.

Zarówno książki, jak odznaki, oraz dyplomy, można nabywać bezpośrednio w Centrali lub zamawiać je listownie. Koła i Okręgi mogą, na życzenie dokonywać zapłaty za zamówione książki w drodze potrąceń z procentów kwartalnych. Członkowie Związku, względnie inni nabywcy winni jednocześnie z zamówieniem dokonać wpłaty odpowiedniej sumy na konto Z. Z. M. w P. K. O. Nr. 3.585.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250,—, ½ strony — zł. 150,—, ⅓ strony — zł. 100,—, ¼ strony—zł. 85,—, ⅛ strony — zł. 50,—, 1/16 strony — zł. 30,—.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: Eugenjusz Pruszyński

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa